

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**



52

10

11

21

22

43

Offenlegungsschrift 1 505 474

Aktenzeichen: P 15 05 474.7 (B 84060)

Anmeldetag: 11. Oktober 1965

Offenlegungstag: 31. Juli 1969

Ausstellungspriorität: —

30

Unionspriorität

32

Datum: —

33

Land: —

31

Aktenzeichen: —

54

Bezeichnung: Starres Faltdäch für ein Kraftfahrzeug

61

Zusatz zu: —

62

Ausscheidung aus: —

71

Anmelder: Bourlier, Jean, Fresnes, Seine (Frankreich)

Vertreter: Abitz, Dr.-Ing. Walter; Morf, Dr. Dieter; Patentanwälte,
8000 München

72

Als Erfinder benannt: Erfinder ist der Anmelder

Benachrichtigung gemäß Art. 7 § 1 Abs. 2 Nr. 1 d. Ges. v. 4. 9. 1967 (BGBl. I S. 960): 17. 7. 1968

DR.-ING. WALTER ABITZ

DR. DIETER MORF

Patentanwälte

8 München 27, Pienzenauerstraße 28

Telefon 483225 und 483415

Telegramme: Chemindus München

1505474

11. Oktober 1965

975 391

Dr. Expl.

J E A N B O U R L I E R

14, allée Georges Braque, Fresnes (Seine), Frankreich.

Starres Faltdach für ein Kraftfahrzeug

Der vorliegenden Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Automobil zu schaffen und insbesondere ein Reisefahrzeug, dessen Karosserieaufbau sowohl die Vorteile eines geschlossenen als auch eines mit abnehmbarem Verdeck ausgestatteten Wagens aufweist, ohne dass dazu eine Ergänzung des Wagnaufbaus zusätzlich zur Gesamtanordnung der Karosserie erforderlich ist.

Die Erfindung verwendet dazu zwei Karosserieelemente, welche das Dach des Fahrzeugs bilden. Die Elemente sind sowohl unter sich als auch mit einem starren Abschnitt

909831/0432

975 391

2

des Fahrzeugs derart verbunden, dass sie durch eine doppelte Schwenkbewegung zusammengelegt und im Inneren des Kofferraums verstaut werden können.

Die Erfindung wird anhand der beiliegenden Figuren 1 bis 10 näher beschrieben.

Figur 1 stellt das Fahrzeug mit geschlossenem Dach, das heisst mit dem Dach in seiner Normalstellung dar, während

Figur 2 das Fahrzeug mit zusammengelegtem, im Kofferraum verstaute Dach zeigt.

In der nachfolgenden Beschreibung wird zunächst auf die Figuren 3 und 4 bezug genommen. Die Figur 3 stellt einen axialen Längsschnitt durch den oberen Teil des Fahrzeugs dar, welcher in Zusammenhang mit der vorliegenden Erfindung von Interesse ist, und zwar durch den Dach- und Kofferraumabschnitt. Diese Figur zeigt mit voll ausgezogenen Linien das Dach in seiner Normalstellung und mit gestrichelten Linien das Dach in seiner zusammengelegten Stellung.

In Figur 4 ist die Anordnung der Figur 3 in Draufsicht dargestellt, wobei lediglich eine der zueinander symmetrischen

909831/0432

Heckseiten des Fahrzeugs dargestellt ist. Zur Erhöhung der Klarheit ist jedoch in Figur 4 das Dach lediglich in seinem zusammengefalteten Zustand eingetragen, da das Falten des Daches das Ziel der Erfindung darstellt.

Die erfindungsgemässe Anordnung besteht aus folgenden Teilen:

1. Zwei seitliche Aufbauten, die an den beiden Seiten des Fahrzeuges angeordnet sind und wovon jede einen vorderen und hinteren Abschluss bildet und im oberen Bereich eine Abstützung für das Dach. Die beiden Aufbauten 1 liegen parallel zu beiden Seiten der Fahrzeugachse und bilden einen Teil der Karosserie des Fahrzeugs.
2. Eine gewölbte, vordere Glasscheibe, die starr angeordnet ist und sich vorne zwischen den beiden Aufbauten befindet. Am oberen Teil der Glasscheibe ist ein kurzer metallischer Dachabschnitt 2 angeordnet, welcher die Aufbauten in Querrichtung festlegt und sie in ihrer parallelen Lage hält.
3. Eine Anordnung zweier starrer Elemente, wovon eine das Dach A darstellt und die andere die hintere Einfassung B.

Diese beiden Karosserieelemente bestehen beispielsweise aus Stahlblech und ruhen auf den beiden seitlichen Aufbauten 1.

- a) Die hintere Einfassung B besteht aus einem Metallrahmen, der etwa trapezförmig ausgebildet ist und ein ebenes Rückfenster 3 aufnimmt (Figur 3). Die Abmessungen dieser Einfassung ergeben sich durch ihre Neigung in Verbindung mit der Gesamthöhe des Fahrzeuges.
- b) Die Parallelogrammform des Elementes A und insbesondere seine Länge ist derart ausgebildet, dass das Element im oberen Teil des Kofferraumes, der sich bis zur Rückwand des Fahrzeuges erstreckt, Platz finden kann.

Um den im Kofferraum erforderlichen Platzbedarf auf ein Mindestmass zu verringern, werden erfindungsgemäss die drei Elemente A, B und der Kofferraumdeckel C mit geringer Dicke ausgeführt und weisen praktisch ebene Flächen auf. Schwierigkeiten bezüglich des Ablaufes des Regenwassers auf den ebenen Karosserieflächen, die im übrigen mit Rippen versehen sein können, sind nicht zu erwarten, da sie in Längsrichtung geneigt sind. Abgesehen davon befindet sich ein Fahrzeug üblicherweise nicht auf einer Strasse, die eine

909831/0432

völlig ebene horizontale Fläche darstellt, da die Strasse bereits in sich eine Abflaufläche bildet.

Die beiden Dachelemente sind mittels Scharnieren gelenkig miteinander verbunden, deren Achse geringfügig von der Innenfläche der Elemente abgesetzt ist, so dass sie gegeneinander gefaltet werden können.

Die beiden beweglichen Elemente sind ferner jeweils mit der Karosserie des Fahrzeugs verbunden:

1. Das Element B, welches die hintere Einfassung bildet, ist mit der Karosserie durch zwei Drehzapfen 5 verbunden, die jeweils an den Enden des unteren Abschnittes des Elementes angeordnet sind und deren horizontale Achsen gegenüber der Ausfluchtung der Innenseite des Elements B einen Abstand aufweisen. Dieser Abstand ist derart, dass er sich nach einer Schwenkbewegung des Elements B innerhalb des Kofferraumes befindet und den erforderlichen Raum für die Dicke des Elements A, das heisst des Daches, zur Verfügung stellt, wenn dieses zwischen dem Element B und dem Deckel des Kofferraums C Platz findet. Die beiden Elemente A und B sind in Figur 3 in gefaltetem Zustand dargestellt. Der Abstand der beiden Dreh-

909831/0432

zapfen 5 in Querrichtung muss grösser sein als die Querabmessung des Elements A, um nicht den Durchtritt des letzteren in seine gefaltete Stellung zu behindern. Die Bemessung des Abstandes zwischen den beiden Drehachsen 4 und 5 ist ein wesentlicher Punkt für die Durchführung der Erfindung, da sich dieser Abstand im Verhältnis zur Längsabmessung des Elements A in seiner gefalteten Lage verkürzen muss.

2. Das Element A weist an seinem vorderen Abschnitt zwei bewegliche Verbindungsglieder 6 auf, die sich jeweils an den beiden Seitenkanten befinden und unterhalb der Aussenverkleidung des Elements A. Diese beiden Verbindungsglieder sind als Rollen ausgebildet, welche in eine Hohlchiene D eingesetzt werden und in dieser Schiene während der Verschiebung des Elements A gleiten. Die Krümmung dieser Schiene 11 ist abhängig von der Entfernung zwischen den Drehachsen 4 und 6 während ihrer Drehbewegung. Die beiden Schienen D müssen streng parallel zueinander angeordnet sein und symmetrisch zur Längsachse des Kraftfahrzeugs liegen. Die Schienen sind an der Innenseite der beiden seitlichen Aufbauten 1 des Fahrzeuges befestigt und mit diesen fest verbunden.

Die Ausnehmung 7 an der seitlichen Kante des Elementes A (Figur 7) gestattet es, dass das vordere Ende des Elements A während seiner Verschiebung und in zusammengefaltetem Zustand zwischen die beiden seitlichen Aufbauten eingreift, bevor es in Eingriff mit der Verlängerung 7' des Dachabschnitts 2 gelangt.

In Zusammenhang mit der vorliegenden Erfindung muss der Deckel C des hinteren Kofferraumes seine Gelenkverbindung am hinteren Ende der Karosserie oder an den Seitenwänden angeordnet haben. Gemäss Figur 3 ist der Kofferraumdeckel von vorne nach hinten aus einer horizontalen Stellung in die vertikale Stellung um eine Achse verschwenkbar, die sich am oberen hinteren Ende des Fahrzeugs befindet.

Gemäss Figur 9 ist zwischen den beiden Drehzapfen 5 ein biegsames Querband 8 angeordnet, das die hintere Einfassung B mit dem inneren hinteren Bereich des Fahrzeugraums verbindet, um diesen vom hinteren Kofferraum zu isolieren.

Gemäss Figur 3 dient eine bewegliche Zwischenwand 9 dazu, die hintere Einfassung B gegenüber den im Kofferraum angeordneten Gepäck abzuschirmen, wenn sich die beiden Elemente A und B in ihrer zusammengefalteten Lage befinden.

Wirkungsweise der Vorrichtung:

1. Zusammenfallen des Daches.

Der Deckel C des hinteren Kofferraumes wird zunächst von aussen entriegelt, beispielsweise durch eine Vorrichtung 10 (Figur 4 und 10) und darauf in seine in Figur 3 gestrichelt eingetragene vertikale Stellung gebracht. Das Element A wird vom Inneren des Kraftfahrzeugs betätigt und von seiner Verbindung mit dem Dachabschnitt 2 mittels einer von Hand zu betätigenden unter dem Dach befestigten Entriegelung gelöst; darauf wird das Element A von innen oder von aussen mit der Hand gegen die Rückseite des Fahrzeugs im Sinne des in Figur 3 eingetragenen Pfeils verschoben. Durch diese Verschiebung des Elements A wird das Element B zwangsläufig in den hinteren Kofferraum verschwenkt. Die Bewegung des Elements A wird vorübergehend unterbrochen, wenn sich die Rollen 6 an der Krümmung der Schiene 11 befinden und die Rollen werden durch eine Feder in dieser Lage gehalten. Durch einen Druck von Hand auf das Element A, welches um die Achse 4 (Figur 3) verschwenkt wird, gelangt dieses in seine Endstellung, wo es durch eine Einrichtung 12 (Figuren 9 und 10) verriegelt wird. Der Kofferraum wird darauf geschlossen und durch ein einfaches Andrücken automatisch ver-

975 391

9

riegelt. Die beiden Elemente A und B werden durch eine Anzahl zweckmässig angeordneter elastischer Lagerungen 13 als nachgiebige Einheit (Figur 9) in zusammengefaltetem Zustand gehalten. Die Lagerungen 13 sind bei 10 befestigt.

2. Schliessen des Daches.

Zunächst wird der hintere Kofferraum geöffnet und das Element A wird von aussen mittels eines Druckknopfs 12' (Figur 10) von den Seiten der hinteren Karosserieabschlussteile entriegelt und anschliessend selbsttätig durch Ausstossfedern bis zur Krümmung 1' der Schiene angehoben. Von dieser Lage wird das Element A von Hand durch eine Bewegung nach vorne verschoben, die von innen oder aussen erfolgen kann und nimmt seinen ursprünglichen Platz in Verbindung mit dem Dachabschnitt 2 wieder ein. Unter dem Dachabschnitt 2 ist eine Verriegelung angeordnet, durch welche das Dach gesichert wird. Abschliessend wird der hintere Kofferraum wieder geschlossen.

In Figur 3 gibt die gestrichelt gezeichnete Linie 14 die Bewegung des äussersten vorderen Endes 14' des Elements A während seiner Verschiebung wieder.

909831/0432

Die vorliegende Erfindung erfordert für die Gesamtanordnung verschiedene Abschlussdichtungen, die durch Abdeckungen und elastische Dichtungen 15 gebildet werden, wie aus den folgenden Figuren hervorgeht, deren Masstab doppelt so gross ist wie jener der Figuren 3 und 4.

Die Figur 5 stellt einen Längsschnitt durch das Fahrzeug dar und zeigt die Verbindung des Dachabschnitts 2 mit dem Element A mit Hilfe der Dichtung 15.

Figur 6 stellt die Gelenkverbindung 4 zwischen den Elementen A und B dar und zeigt die Abdeckung des Elements A auf dem Element B.

Figur 7 stellt einen Vertikalschnitt längs der Linie 16-16' der Figur 3 dar, welche durch die Achse der Führungsrolle 6 geführt ist.

Figur 8 zeigt einen vertikalen Schnitt längs der Linie 17-17' der Figur 3 und stellt die Auflage der Seitenkanten des Daches auf den seitlichen Aufbauten des Fahrzeugs dar.

Die Verbindung zwischen den Elementen B und C ist in Figur 9 in einem vertikalen Schnitt dargestellt und in Figur 10

975 391

AA

in Draufsicht. Diese beiden Figuren zeigen die Auflage 18, das biegsame Verbindungsband 8 und die selbsttätige Verriegelung 12 des Elements A in seiner zusammengefalteten Lage, sowie die Entriegelungsbetätigung 12' von aussen. Figur 9 zeigt ferner die Ausstossfeder 19, die mit der hohlen Schiene kombiniert sein kann. In Figur 9 endet der Karosserieaufbau in einer leichten Abschrägung 20, durch welche an den Seiten des Fahrzeugs die Abdichtung 21 zwischen den seitlichen Abschnitten der hinteren Einfassung B und den hinteren Aufbauten der Karosserie abgedeckt wird.

909831/0432

P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Starres Faltdach für ein Kraftfahrzeug, gekennzeichnet durch zwei starre miteinander verbundene Karosserieteile (A, B), wovon einer das Dach und der andere eine Fassung für das Rückfenster bildet, die in ihren Abmessungen und ihrer Dicke derart bemessen sind, dass sie von Hand zusammengelegt und in den rückwärtigen Kofferraum des Kraftfahrzeugs, und zwar in dessen oberen Abschnitt verschoben werden können.
2. Faltdach nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die beiden Karosserieteile (A, B) gelenkig miteinander verbunden sind und durch eine doppelte Schwenkbewegung zusammenlegbar sind.
3. Faltdach nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass sich der Deckel des rückwärtigen Kofferraumes selbsttätig öffnet und dabei um Drehachsen verschwenkt wird, die sich an der Rückwand oder an den Seitenwänden des Kraftfahrzeugs befinden.
4. Faltdach nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die beiden seitlichen als Träger dienenden Aufbauten (1)

909831/0432

des Fahrzeuges längs ihres Inneren Führungsschienen für das Dach aufweisen, durch welche dieses geführt wird, bis es seine gefaltete Lage im Kofferraum einnimmt.

5. Faltdach nach Anspruch 1 bis 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Karosserieteile durch eine Schwenkbewegung in umgekehrter Richtung aus ihrer zusammengefalteten Lage in ihre Ausgangslage zurückgebracht werden können.
6. Faltdach nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die zusammengefalteten Karosserieteile (A, B) im Kofferraum durch eine Zwischenwand vom unteren Teil des Kofferraumes getrennt sind.

- 14 -
Leerseite

21 11 31

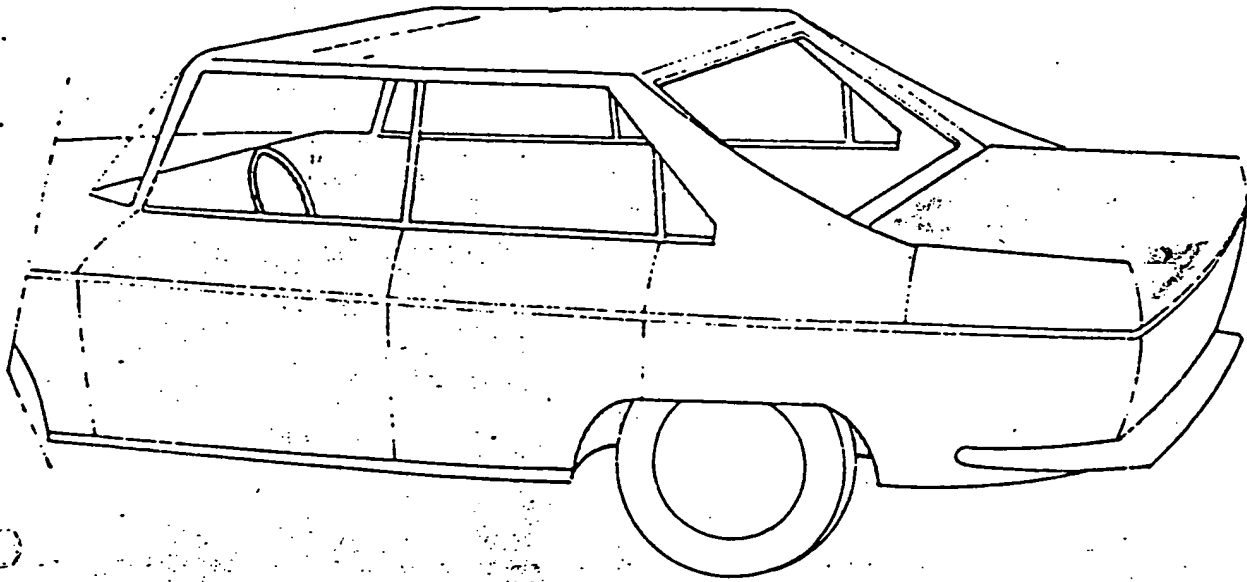
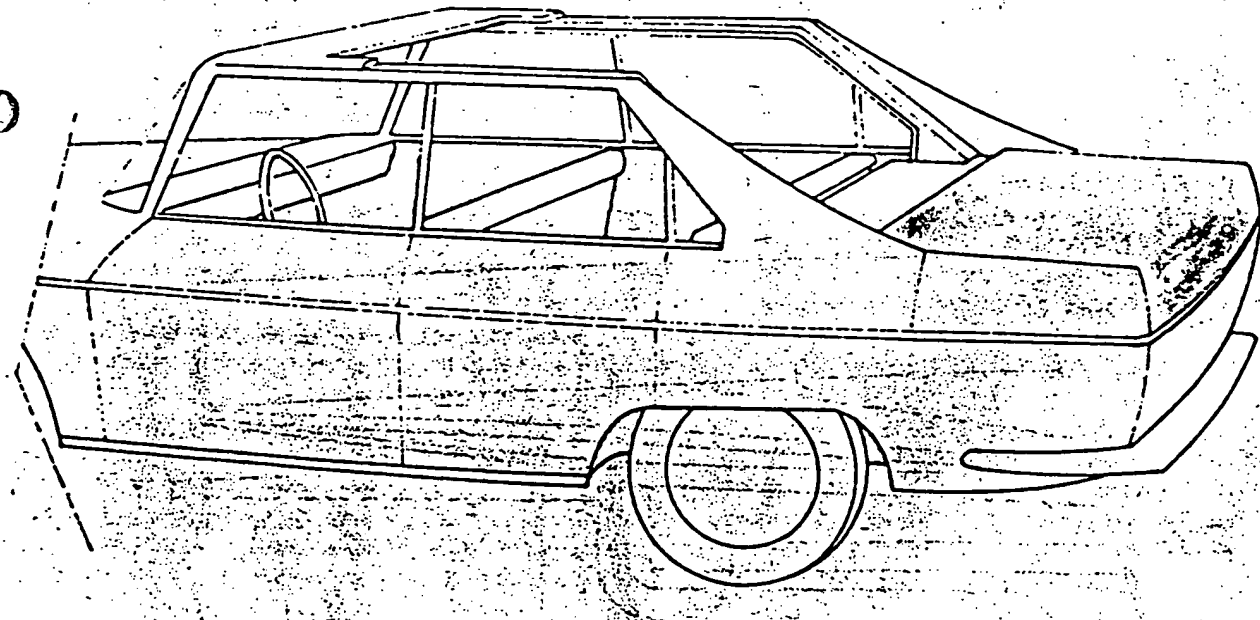


Fig. 2



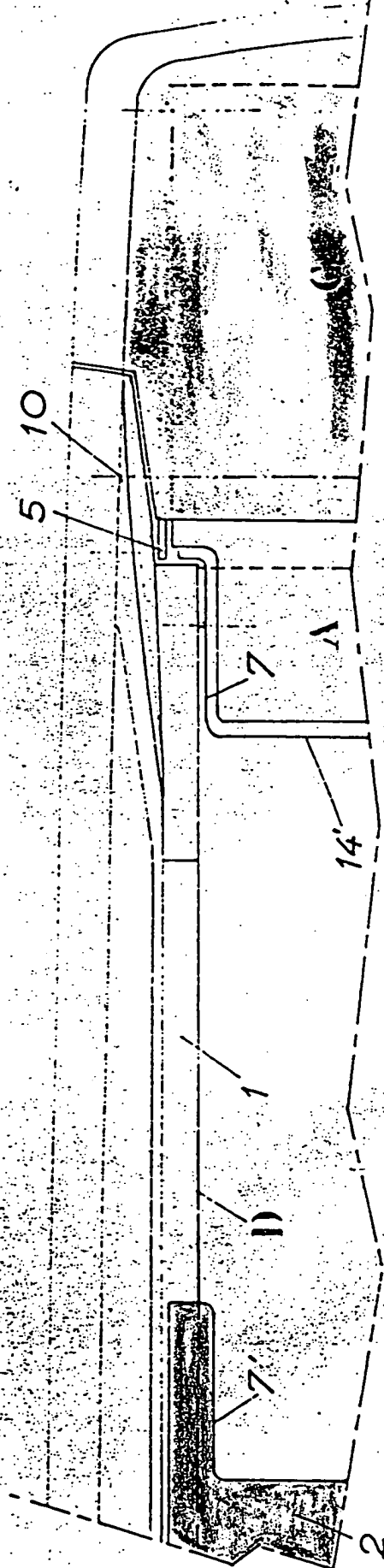
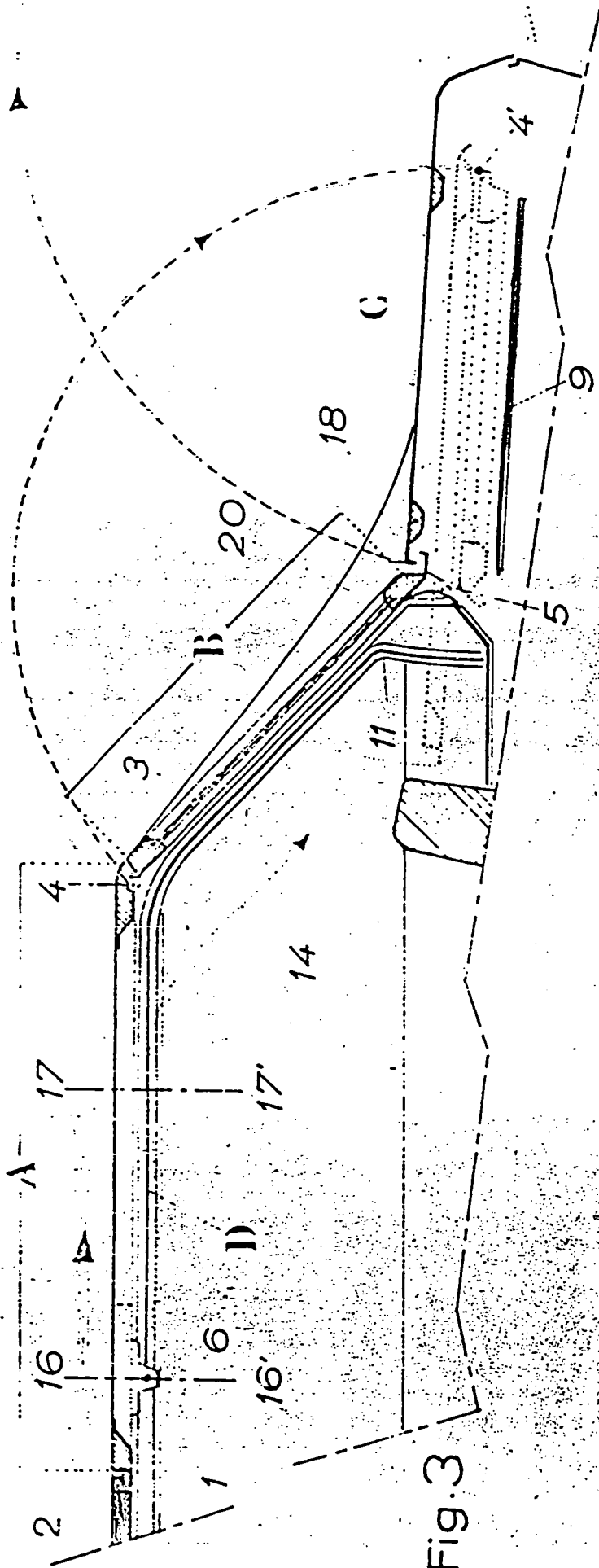
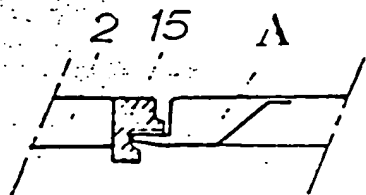


Fig. 5



16

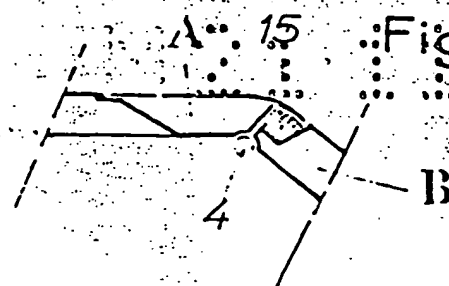
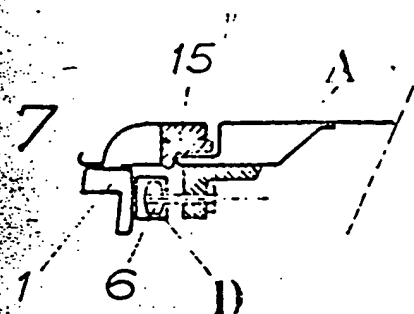


Fig. 6

Fig. 7



15

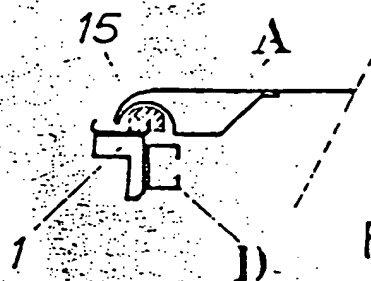


Fig. 8

Fig. 9

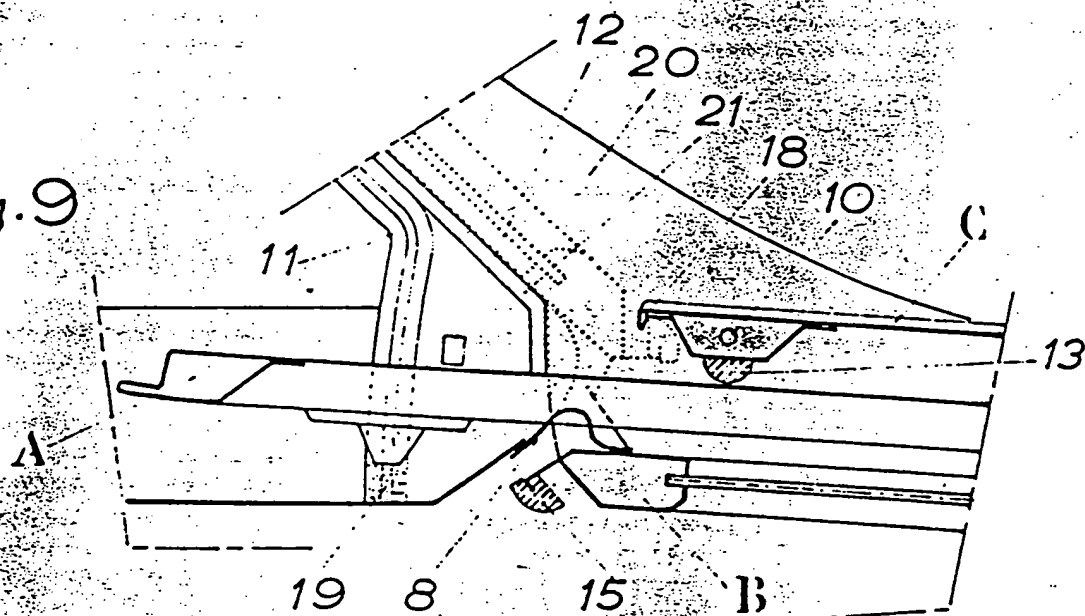


Fig. 10

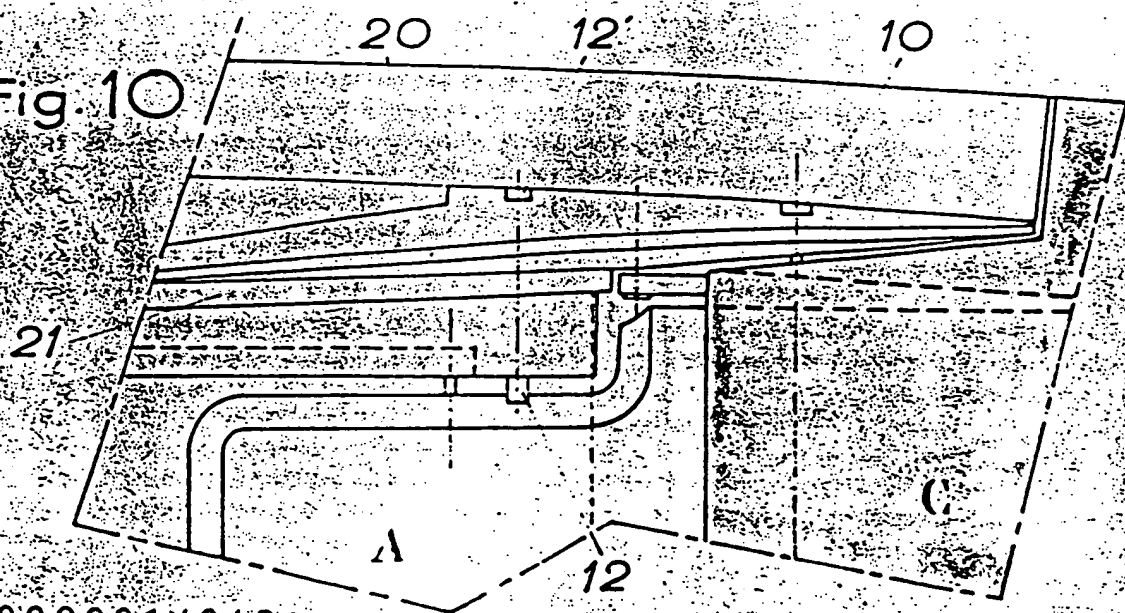
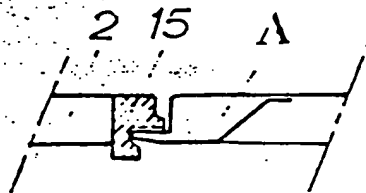


Fig. 5



16

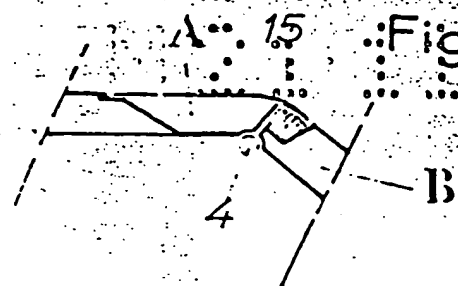


Fig. 6

Fig. 7

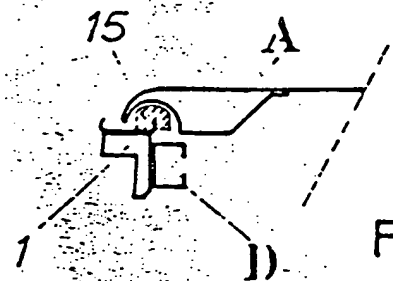
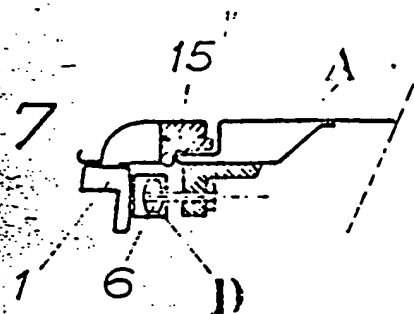


Fig. 8

Fig. 9

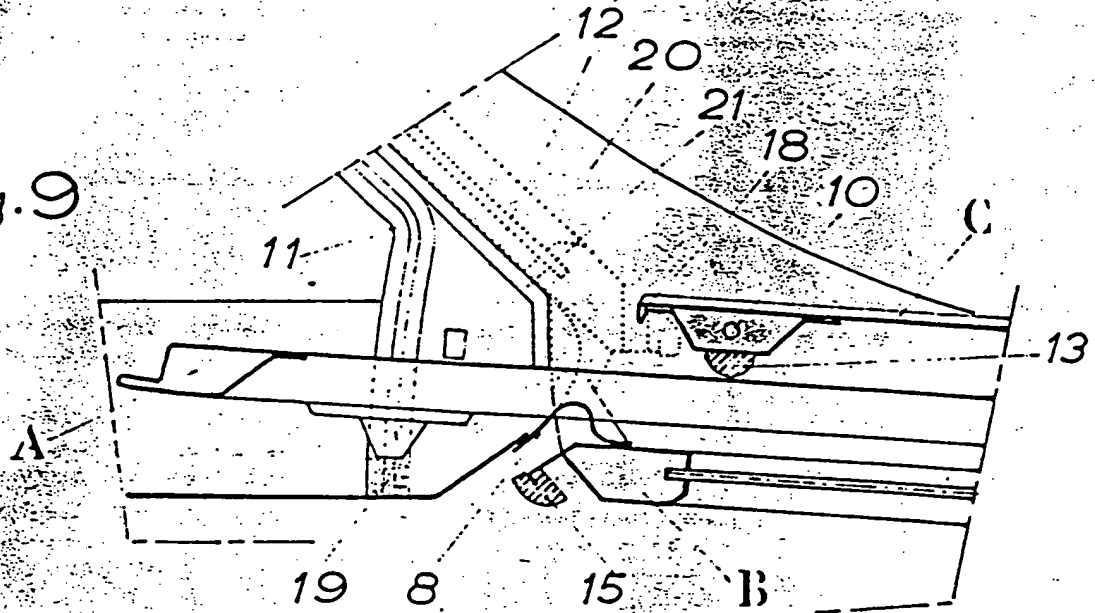
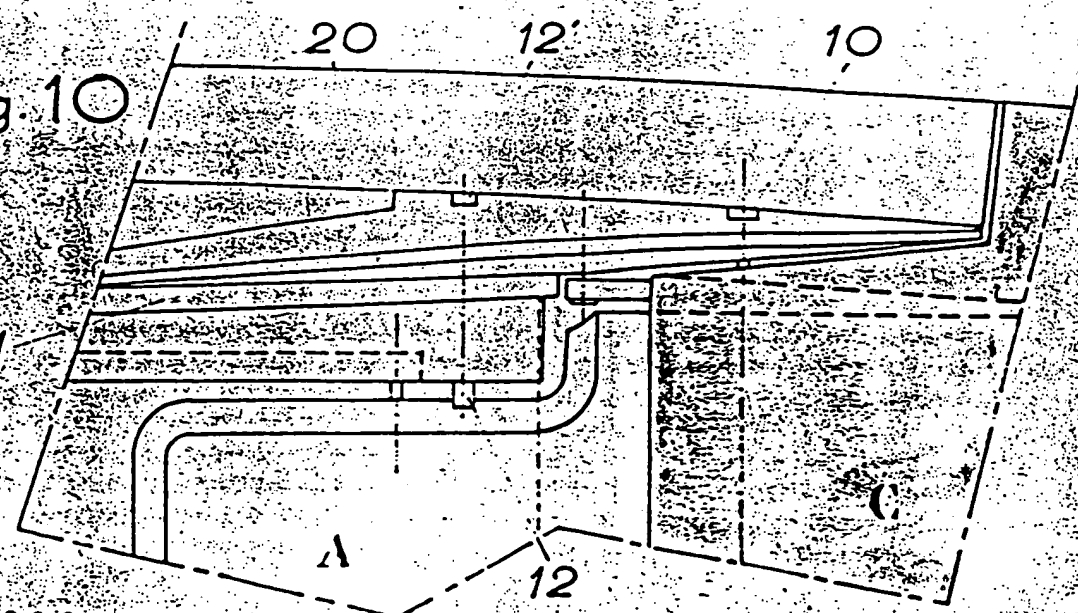


Fig. 10



Federal Republic of Germany

German Patent Office

German Class: 63 c 45

Offenlegungsschrift 1,505,474

File Number: P 1505474. 7 (B 840060)

Application Date: October 11, 1965

Date laid open to public inspection: July 31, 1969

Exhibition priority:

Date:

Country:

File number:

Title: Rigid folding top for a motor vehicle

Addition to:

Applicant: Bourlier, Jean, Fresnes, Seine (France)

**Patent Attorney: Abitz, Dr.-Ing. Walter; Morf, Dr. Dieter; Patent Attorneys,
8000 Munich**

Named as Inventor: The inventor is the applicant.

**Published in accordance with Article 7, Section 1, Paragraph 2, No. 1 of the
Law of Sept. 4, 1967 (BGBl. I, p. 960): July 17, 1968.**

Rigid Folding Top for a Motor Vehicle

The goal of the present invention is to provide an automobile and especially a touring car, whose body framing offers both the advantages of a closed vehicle and of one equipped with a removable top, without an expansion of the body in addition to the overall structure of the body being required for the purpose.

The invention uses for this purpose two body elements that form the top of the vehicle. The elements are connected both with one another and with a rigid section of the vehicle in such fashion that they can be folded together by a double pivoting movement and still fit in the interior of the trunk.

The invention will now be described in greater detail with reference to the attached Figs. 1 to 10.

Figure 1 shows the vehicle with the top raised, in other words with the top in its normal position, while

Figure 2 shows the vehicle with the top folded and stowed in the trunk.

In the following specification, reference will be made first to Figures 3 and 4. Figure 3 is an axial lengthwise section through the upper part of the vehicle, which is of interest in conjunction with the present invention, namely through the top and trunk. This figure shows the top in its normal position using solid lines and shows the top in its folded position by dashed lines.

Figure 4 shows the arrangement in Figure 3 in a top view, with only one of the rear sides of the vehicle that are symmetrical to one another being shown. To increase the clarity, however, in Figure 4 the top is drawn only in its folded state, since the folding of the top represents the goal of the invention.

The device according to the invention consists of the following parts:

1. Two lateral structures located on the two sides of the vehicle, each of which forms a front and rear cover and in the upper area, a support for the top. The two structures 1 are located parallel to the two sides of the vehicle axis and form a part of the body of the vehicle.
2. A curved front glass pane which is mounted rigidly and is located at the front between the two structures. At the upper part of the glass pane, a short metallic top portion 2 is located which secures the structures in the transverse direction and holds them in their parallel positions.
3. An arrangement of two rigid elements, with one constituting top A and the other the rear frame B

These two body elements consist for example of sheet steel and rest on the two lateral structures 1.

- a) The rear frame B consists of a metal frame designed to be approximately trapezoidal and receiving a flat rear window 3 (Figure 3). The dimensions of this frame result from its tilt in conjunction with the total height of the vehicle.

b) The parallelogram shape of element A and especially its length are so designed that the elements can be accommodated in the upper part of the trunk, which extends up to the rear wall of the vehicle.

In order to reduce the space required in the trunk to a minimum, according to the invention the three elements A, B, and trunk lid C are made with limited thickness and have practically flat surfaces. Problems relating to the drainage of rain water on the flat body surfaces, which can also be provided with ribs, are not to be expected since they are tilted in the lengthwise direction. Apart from this, a vehicle is usually not on a street that has a completely flat horizontal surface, since the street itself forms a runoff surface.

The two top elements are connected with one another by hinges with articulation, whose axis is offset slightly from the inner surface of the elements, so that they can be folded against one another.

The two movable elements are also each connected with the body of the vehicle:

1. Element B that forms the rear frame is connected with the body by two pivot pins 5, each of which is located at the end of the lower section on the element A and whose horizontal axis is located at a distance from the alignment of the inside of element B. This distance is made such that it is located inside the trunk following a pivoting movement of element B and provides the necessary space for the thickness of element A, in other words the top, when the latter is located between element B and lid C of the trunk. The two elements A and B are shown in Figure 3 in the folded state. The distance between the two pivot pins 5 in the transverse direction

must be greater than the transverse dimension of element A in order not to prevent element A from passing through in its folded state. The size of the space between the two pivot axes 4 and 5 is an important point for working the invention, since this distance must shorten relative to the lengthwise dimension of element A in its folded state.

2. Element A in its forward portion has two movable connecting members 6, each of which is located on one of the two lateral edges and below the outer covering of element A. These two connecting members are designed as rollers that are placed in a hollow rail and slide in this rail during the displacement of element A. The curvature of this rail 11 depends on the distance between pivot axes 4 and 6 during their rotating movement. The two rails D must be located strictly parallel to one another and symmetrically with respect to the lengthwise axis of the motor vehicle. The rails are fastened to the insides of both lateral structures 1 of the vehicle and are permanently attached to the latter.

Recess 7 on the lateral edge of element A (Figure 7) makes it possible for the leading end of element A to engage between the two lateral structures during its displacement and when in the folded state B before it engages extension 7' of top section 2.

In conjunction with the present invention, lid C of the rear trunk must have its articulated connection at the rear end of the body or on the side walls. According to Figure 3, the trunk lid can be pivoted from the front to the rear from a horizontal position into the vertical position around an axis located at the upper rear end of the vehicle.

According to Figure 9, a flexible cross strip 8 is located between the two pivot pins 5, said strap connecting rear frame B with the inner rear area of the vehicle compartment in order to isolate the latter from the rear trunk.

According to Figure 3, a movable partition 9 serves to shield rear frame B from luggage located in the trunk when the two elements A and B are in their folded position.

Operation of the device:

1. Folding the top

Lid c of the rear trunk is initially unlocked from outside, for example by a device 10 (Figures 4 and 10) and then brought into its vertical position as indicated by the dashed lines in Figure 3. Element A is then operated from the interior of the motor vehicle and released from its connection with top section 2 by means of an unlocking device that is operated manually and is fastened beneath the top; then element A is displaced from the inside or the outside manually toward the rear of the vehicle in the direction of the arrow shown in Figure 3. As a result of this displacement of element A, element B is forcibly pivoted into the rear trunk. The movement of element A is temporarily interrupted when rollers 6 are located at the curve in rails 11 and the rollers are held in this position by a spring. By pressing by hand on element A, which is pivoted around an axis 4 (Figure 3), element A moves into its end position, where it is locked by a device 12 (Figures 9 and 10). The trunk is closed and then locked automatically by simply pressing on it. The two elements A and B are held in the folded state by a number of advantageously located elastic bearings 13 as a flexible unit (Figure 9). Bearings 13 are fastened at 10.

2. Closing the top

Initially, the rear trunk is opened and element A is unlocked from the outside by means of a push-button 12 (Figure 10) from the sides of the rear body cover parts and then raised automatically by ejection springs up to curve 1 of the rails. From this position, element A is displaced forward manually by a movement that can be performed from the inside or the outside and assumes its original location in conjunction with top section 2. Beneath top section 2 a latch is located by which the top is secured. Then the rear trunk is closed again.

In Figure 3, line 14 that is drawn dashed shows the movement of the outermost forward end 14' of element A during its displacement.

The present invention requires various cover seals for the entire arrangement, said seals being formed by lids and elastic seals 15 as indicated in the following figures, whose scale is twice that of Figures 3 and 4.

Figure 5 is a lengthwise section through the vehicle and shows the connection of top section 2 with element A with the aid of seal 15.

Figure 6 shows articulated connection 4 between elements A and B and shows the covering of element A on element B.

Figure 7 is a vertical section along line 16-16' in Figure 3, which is made through the axis of guide rollers 6.

Figure 8 shows a vertical section along line 17-17' of Figure 3 and shows the contact between the side edges of the top and the side structures on the vehicle.

The connection between elements B and C is shown in a vertical section in Figure 9 and in a top view in Figure 10. The two figures show structure 18, flexible connecting strip 8, and the automatic locking 12 of element A in its folded position, as well as the unlocking actuation 12' from the outside. Figure 9 also shows the ejection spring 19 that can be combined with the hollow rails. In Figure 9, the body structure terminates in a slight bevel 20 by which the seal 21 at the sides of the vehicle is covered between the lateral sections of rear frame B and the rear structures of the body.

Claims

1. Rigid folding top for a motor vehicle, characterized by two body parts (A, B) rigidly connected with one another, with one forming the top and the other forming a frame for the rear window, said parts being so dimensioned in size and thickness that they can be folded by hand and pushed into the rear trunk of the motor vehicle, namely into its upper section.

2. Folding top according to Claim 1 characterized in that the two body parts (A, B) are connected with one another with articulation and can be folded together by a double pivoting movement.

3. Folding top according to Claim 1 characterized in that the lid of the rear trunk opens automatically and is pivoted on pivot axes that are located on the rear wall or on the side walls of the motor vehicle.

4. Folding top according to Claim 1, characterized in that the two lateral structures (1) that serve as supports on the vehicle have guide rails for the top along their interiors, by which the top is guided until it assumes its folded position in the trunk.

5. Folding top according to Claims 1 and 2, characterized in that the body parts can be returned from their folded position into their initial position by a pivoting movement in the opposite direction.

6. Folding top according to Claim 1, characterized in that the folded body parts (A, B) are separated in the trunk by a partition from the lower part of the trunk.